



Divulgação de Resultados – 2023

Goiânia, 14 de março de 2024 – A **Concebra – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A.**, é uma sociedade anônima de capital aberto, com sede na cidade de Goiânia – GO, e possui como acionista a TPI – Triunfo Participações e Investimentos S.A., anuncia os resultados do 4º ITR 2023. Os dados de receita líquida aqui divulgados são provenientes da tarifa calculada e excluem a receita de construção (receita líquida ajustada)¹, exceto quando especificado. Os resultados são comparados ao mesmo período do ano anterior, exceto quando mencionado.

Destaques

-
- **Segmento de rodovias: arrecadação de pedágio de R\$ 336 milhões¹.**
 - **EBITDA ajustado de R\$ 322,3 milhões²;**

¹Receita proveniente da tarifa calculada ajustada com a exclusão da receita de construção (OCPC 05).

²Dados ajustados calculados a partir da exclusão da margem de construção (receita de construção – custo de construção – ICPC 01 e OCPC 05) e adição do rateio de despesas da controladora.



Mensagem da Administração

A Concebra - Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A. (“Concebra”, “Companhia” ou “Concessionária”) é uma sociedade anônima de capital aberto, com sede na cidade de Goiânia, Goiás, e possui como acionista a TPI - Triunfo Participações e Investimentos S.A. (“TPI” ou “Controladora”). A Companhia tem por objeto a exploração, com exclusividade, sob o regime legal de concessão, do sistema rodoviário do trecho da BR 060, BR 153 e BR 262 DF/GO/MG, totalizando 1.176,50 km, sendo: 630,20 km da BR 060 e BR 153, desde o entroncamento com a BR 251, no Distrito Federal, até a divisa dos estados de Minas Gerais e São Paulo, e 546,30 km da BR 262, do entroncamento com a BR 153 ao entroncamento com a BR 381, no estado de Minas Gerais e dos respectivos acessos, inclusive realizando a recuperação, manutenção, melhoramento, monitoração, conservação e operação.

Extinta a concessão, retorna ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios vinculados à exploração do sistema rodoviário, conforme prevê a Lei da Concessões nº 8987/1995.

Para a execução dos serviços conforme o Programa de Exploração da Rodovia (“PER”), a Concessionária conta com 24 bases operacionais que prestam serviços de atendimento ao usuário, 02 postos de pesagem veicular, 12 bases da polícia rodoviária federal, 06 lotes de manutenção e conservação e 11 praças de pedágio ao longo de 1.176,50 km da rodovia. Os trabalhos iniciais foram executados nos 12 primeiros meses, com serviços de recuperação do pavimento, sinalização horizontal e vertical, elementos de proteção e segurança, canteiro central e faixa de domínio, drenagem e OAC (Obras de Arte Correntes), OAE (Obras de Arte Especiais), sistema elétrico e de iluminação e reformas das edificações existentes.

De acordo com o programa nacional de concessão de rodovias federais, a Companhia assumiu a rodovia com a previsão de realizar investimentos significativos nos primeiros cinco anos da concessão, financiados, em quase sua totalidade, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES nos primeiros 5 anos, período de maior concentração das obras e a partir daí, com capital dos acionistas, geração de caixa e captações adicionais no mercado financeiro. O modelo de Concessão como estava concebido, concentração de investimentos e manutenção de tarifa de pedágio baixa, resultava, inexoravelmente, em investimento público a juros subsidiados.

Por ocasião do lançamento da licitação, o poder concedente incluiu no respectivo edital a oferta de contratação de financiamento de longo prazo em até 12 (doze) meses e após isso em 04 de setembro de 2013, foi publicada a Carta de Apoio dos Bancos Públicos, assinada pelo BNDES, pela Caixa Econômica Federal - CEF e pelo Banco do Brasil - BB, dispondo condições excepcionalmente subsidiadas em relação ao mercado nos financiamentos para o setor de rodovias. Subsídio esse dado pelo governo federal a partir do BNDES que permitiria a manutenção de uma tarifa baixa de pedágio aos usuários.

Desta forma, ao candidatar-se à licitação e ao aceitar a assinatura do contrato a Concessionária baseou-se na expectativa legítima de obtenção do financiamento que, de fato, era imprescindível à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, especialmente diante de um cronograma bastante apertado de investimentos, previsto para a execução das obras de ampliação e melhorias na rodovia nos primeiros 5 (cinco) anos de fruição da concessão.



Nesse contexto, no dia 24 de fevereiro de 2016, o BNDES aprovou o financiamento de longo prazo da Companhia, no valor de R\$3.600.000, com taxa de juros TJLP + 2,00% (com exceção do montante de R\$470.000 com taxa de juros TJLP + 3,74%), com carência de amortização até o final do ano de investimentos (previsto em 5 anos) e prazo de amortização de 20 anos.

Torna-se evidente assim que o financiamento governamental à juros subsidiados era, de fato e de direito, elemento essencial das condições da concorrência. No entanto, o total liberado de fato pelo BNDES à Concebra foi de apenas R\$690.000 a título de empréstimo ponte, ante R\$3,6 bilhões previstos e aprovados na data acima mencionada, correspondente ao empréstimo de longo prazo.

Após mudança de orientação de política pública por parte do poder concedente (Governo), o prometido financiamento de longo prazo foi indeferido, sendo declarado antecipadamente vencido o empréstimo ponte no dia 15 de dezembro de 2016, sendo esse o principal motivo da inexecução contratual em sua plenitude.

O projeto como originalmente previsto pela ANTT e aprovado pelos órgãos, dependia, inexoravelmente do financiamento público a juros subsidiados.

Como não se confirmaram as condições inicialmente apresentadas para a obtenção de financiamento público, tendo sido liberados apenas empréstimos pontes de uma pequena parte do valor prometido, a Concessionária foi obrigada a arcar com parte considerável dos investimentos, em montante muito superior ao inicialmente previsto, desconfigurando e tornando inviáveis as obrigações assumidas pela Concessionária. Além do aporte contratual previsto de R\$ 380.000, a Controladora aportou adicionalmente a suas obrigações contratuais, o valor de R\$ 49.710 como bem pode ser observado nas informações contábeis intermediárias divulgadas pela Companhia em exercícios anteriores.

Em 23 de dezembro de 2019, a Companhia, reafirmando seu compromisso com o usuário, assinou junto ao BNDES o instrumento de confissão e reescalonamento da dívida decorrente do contrato de financiamento nº 14.2.0495.1 de 15 de julho de 2014 (Empréstimo Ponte), e com interveniência (aval) da TPI. O novo formato da negociação prevê o pagamento da dívida pela Companhia em 72 parcelas, por meio de retenção de um percentual da receita, mais parcela única com vencimento em 15 de dezembro de 2025 a ser quitada com aporte da Controladora.

A repactuação com o BNDES representava um passo importante para o direcionamento estratégico da Companhia considerando os possíveis cenários que se avizinhavam, sendo a continuidade do contrato firmado com o Governo Federal, a partir da Revisão Quinquenal do seu contrato, ou o processo de Relicitação conforme prevê a lei 13.448/17.

A Companhia esclarece que em 08 de julho de 2019, ingressou com pedido de abertura de processo arbitral junto a Câmara de Comercio Internacional - CCI, em face da ANTT. Referido processo arbitral visa solucionar controvérsias surgidas durante a execução do Contrato de Concessão firmado pela União (por intermédio da ANTT) e a Concebra, em decorrência do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato e da mora do citado órgão regulador em resolvê-los.



Tal medida encontra amparo na cláusula 37 do Contrato de Concessão que prevê que as Partes se obrigam a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

Em 10 de junho de 2019 a Companhia, através da 3ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal (SJDF), obteve decisão e sentença liminar que assegura que a ANTT se abstenha da aplicação de penalidades tais como: caducidade, redução tarifária a partir da aplicação de fator D, cobrança de valores ou exigências de cumprimento de quaisquer obrigações contratuais até que o tribunal arbitral, ao qual foi submetida a ação principal, pronuncie-se sobre a questão ou até que a Agência solucione o desequilíbrio econômico-financeiro. Em 30 de julho de 2019 foi obtida decisão ratificando a decisão liminar, tornando seus efeitos estáveis.

No entanto, em junho de 2020, diante de decisão proferida no âmbito da arbitragem, a Ordem Processual nº 03 suspende a sentença que mantinha a tarifa de pedágio obtida em sentença judicial. A partir daí, a ANTT foi autorizada a aplicar a redução de 37,32% na tarifa de pedágio, a partir do dia 28 de junho de 2020. A Concebra requereu reconsideração desta decisão junto a Câmara Arbitral (CCI) ainda em julho de 2020. Em análise ao pedido de reconsideração, os árbitros entenderam ser necessário afastar eventual risco de insolvência da Concebra, assegurando uma receita mínima para a manutenção dos serviços prestados e, deste modo, decidiram em 30 de outubro de 2020 que a ANTT, no prazo máximo de 60 dias, deveria apresentar o cálculo de qual seria o valor da tarifa de pedágio da concessão de forma a assegurar o equilíbrio de caixa da Concessionária (*break even point*). Entretanto, apesar dos esforços empreendidos pela companhia, inclusive com a contratação de empresa de consultoria externa (Tendências Consultoria) para levantar os valores mínimos de tarifa que a Companhia deveria perceber para evitar a falência dos ativos e assim, minimamente manter a segurança viária, as condições mínimas de manutenção da rodovia e por fim a manutenção das atividades operacionais. O Tribunal Arbitral, através da Ordem Processual nº 15, indefere pedido da Concessionária, mantendo a tarifa média no patamar de R\$ 2,90.

Ante considerável redução da tarifa de pedágio e conseqüente redução da arrecadação, não só o Plano de Investimentos mas as atividades operacionais foram reprogramadas a fim de encaixar no caixa possível da Concessionária a partir daí.

Adicionalmente, o Governo Federal estabeleceu a possibilidade de devolução amigável de contratos de concessão, por meio do processo de relicitação, disposto pela Medida Provisória nº 752, que posteriormente foi convertida na Lei nº 13.448/17 e regulamentada pelo Decreto nº 9.957/19 em agosto de 2019. Em dezembro de 2019, a ANTT publicou a Resolução nº 5.860/19 e Resolução 5.926/2021, estabelecendo a metodologia para o cálculo dos valores indenizáveis em caso de extinção antecipada do contrato de concessão.



Em abril de 2020 a Concebra apresentou requerimento à ANTT para adesão à relicitação, porém o processo estava suspenso em razão na indefinição da tarifa. No mês de março de 2021, a Companhia decidiu por reapresentar o pedido de adesão à relicitação. Dentre outros fatores que justificam a decisão pela relicitação, destacam-se: a não solução dos diversos desequilíbrios do contrato de concessão; a drástica alteração no cenário econômico em relação ao previsto e considerado no momento da licitação; a impossibilidade da reprogramação dos investimentos decorrente da não conversão em lei da Medida Provisória nº 800/17; e, principalmente a imprevisível redefinição da política pública de financiamento de longo prazo, que frustrou a liberação de crédito prometido e aprovado, acarretando em consequências gravíssimas no equilíbrio econômico-financeiro da Concessionária.

No dia 22 de junho de 2021 conforme Deliberação nº 216, a Diretoria da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), considerando que a pactuação da relicitação seria a melhor alternativa regulatória, visando um melhor serviço prestado ao usuário, aprovou a proposta enviada pela Concebra. A decisão se deu durante a reunião do colegiado realizada por videoconferência e foi publicada no Diário Oficial da União no dia 23 de junho de 2021. Em 21 de setembro de 2021, foi publicada no Diário Oficial da União, a Resolução CPPI nº 191, que recomenda a qualificação no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), para fins de relicitação, do empreendimento público federal BR-060/153/262/DF/GO/MG, entre Brasília/DF, Fronteira/MG e Betim/MG.

No dia 22 de novembro de 2021 foi publicado no Diário Oficial da União o Decreto nº 10.864 de 19 de novembro de 2021, em que qualifica no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, o empreendimento público federal do setor rodoviário BR-060/153/262/DF/GO/MG para fins de relicitação. Estipula ainda que a qualificação perderá sua eficácia e será considerada extinta para todos os efeitos, na hipótese de não ser firmado o termo aditivo ao contrato de concessão no prazo de até 90 dias, contados da data de publicação do referido decreto.

Em 17 de Fevereiro de 2022, a Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, deliberou aprovar a celebração do segundo termo aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 004/2013, entre a ANTT e a Concebra - Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S/A. Em 22 de Fevereiro de 2022 foi publicado no Diário Oficial da União o extrato do termo aditivo.

O Termo Aditivo tinha vigência pelo prazo de 24 meses a contar da publicação do Decreto 10.864/2021 que qualificou o empreendimento para fins de relicitação.

O objeto do referido termo era o de estabelecer as condições de prestação dos serviços de manutenção, conservação, operação e monitoração, e da execução dos investimentos essenciais contemplados no contrato de concessão originário, assim como as responsabilidades durante o período de transição e na transferência da concessão, a serem observadas durante a vigência deste Termo Aditivo, a fim de garantir a continuidade e segurança dos serviços essenciais relacionados ao Empreendimento. Para isso foi aprovado uma nova tarifa de pedágio, que passou a vigorar a partir do dia 03 de abril de 2022, cujo acréscimo à “tarifa calculada” é denominada de “tarifa excedente”.



Além disso, o Aditivo também previa a suspensão das obrigações de investimentos previstas no Contrato de Concessão Originário não constantes no Anexo I.

Ressalta-se ainda que findando a vigência do presente Termo Aditivo e a celebração do novo Contrato de Concessão entre a ANTT e o futuro concessionário, a concessionária fará jus a uma indenização referente aos investimentos vinculados aos bens reversíveis (indenizáveis) não depreciados ou amortizados, calculados pelo custo histórico e atualizado pelo IPCA, assim como determina a resolução 5.860 de 3 de dezembro de 2019. Convém mencionar ainda, que conforme previsto na resolução, o poder concedente contará com a contratação de um verificador independente para certificação dos valores a serem indenizados.

O Termo Aditivo tinha sua vigência até novembro de 2023, 24 meses a contar da publicação do Decreto 10.864/2021 que qualificou o empreendimento para fins de relicitação. O prazo de vigência deste Termo Aditivo poderia ser prorrogado por até mais 24 meses, justificadamente, mediante deliberação do CPPI e anuência expressa da Concessionária. Considerando que até o fim da vigência do Termo Aditivo não houve um novo leilão bem como não havia sido assinado entre as partes um Aditivo de Prorrogação da Vigência, em 21 de Novembro de 2023 foi interposto uma Ação Civil Pública, processo nº 1009673-31.2023.4.06.3802, pela Justiça Federal da 4ª Vara Federal Cível e Criminal da SSJ de Uberaba-MG, culminando com a decisão judicial para que a Concessionária dê continuidade à prestação dos serviços na rodovia até a conclusão do procedimento de relicitação ou até eventual repactuação da Concessão nos termos da Portaria nº 848, de 25/08/2023 do Ministério dos Transportes.

A Portaria 848 de 25 de agosto de 2023 do Ministério dos Transportes normatiza as premissas para repactuação e estabelece ainda um prazo até 31 de dezembro de 2023 para que as Concessionárias manifestem o interesse através da documentação contida no Art. 7º da respectiva Portaria.

Em 28/11/2023 a Concebra protocolou junto ao Ministério dos Transportes à luz da respectiva Portaria, proposta de otimização e readequação do Contrato de Concessão Edital nº 004/2013. Em 07/12/2023 o Ministério dos Transportes se manifestou favorável a pré-admissibilidade do Requerimento, e, o encaminhou a INFRA S.A e ANTT para suas respectivas avaliações.

Por fim, gostaria de agradecer, mais uma vez, a todos os *stakeholders* pela confiança depositada.

Odenir José Sanches - CEO



Desempenho Pró-forma

Principais indicadores (em R\$ mil)	31/12/2023	31/12/2022	Δ
Receita Líquida	292.895	556.233	-47,3%
EBTIDA	24.907	211.518	-88,2%
Margem EBTIDA	8,50%	38,03%	-77,6%
EBTIDA Ajustado*	322.315	147.611	118,4%
Margem EBTIDA Ajustado*	111,59%	26,58%	319,8%
Resultado Financeiro	(100.519)	(89.072)	12,9%
Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio	(11.043)	1.341	-923,5%

*EBITDA ajustado exclui margem de construção e a atualização do ativo financeiro, adiciona o rateio de despesas da controladora e a receita líquida da arrecadação tarifa excedente.

Resultado – Visão Geral

A receita líquida ajustada apresentou queda de 47,5% no período, impactado exclusivamente pela atualização acumulada do ativo financeiro constituído em 2022, dado a assinatura do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão. Essa atualização representou no ano de 2022 R\$ 304.814 e em 2023 o valor foi de R\$ (17.738).

Em 2023, o EBITDA apresentou uma redução de 103,7%, reflexos da constituição da atualização decorrente do reconhecimento do ativo financeiro conforme o 2º termo aditivo do contrato de concessão realizada no período anterior.

A Companhia apresentou prejuízo líquido de R\$ 35,6 milhões no acumulado do período.



Demonstração do Resultado do Exercício

(em R\$ mil)	31/12/2023	31/12/2022	Δ
(+) Receita Bruta	321.933	579.953	-44,5%
(-) Tributos	(29.038)	(23.720)	22,4%
Receita Líquida	292.895	556.233	-47,3%
(-) Custos Operacionais	(244.035)	(325.394)	-25,0%
Custos com Mão de Obra	(50.885)	(37.141)	37,0%
Custos com Operações	(92.864)	(87.986)	5,5%
Custos com Engenharia	(6.707)	(133)	4961,9%
Custos com Conservação	(93.578)	(200.135)	-53,2%
(=) Lucro operacional bruto	48.860	230.839	-78,8%
(-) Despesas Administrativas	(35.989)	(24.362)	47,7%
Rateio de Despesas Controladora	(6.248)	(4.292)	45,6%
(+) Outras Receitas Operacionais	18.620	14.818	25,7%
(-) Outras Despesas Operacionais	(335)	(5.486)	-93,9%
(=) EBTIDA	24.907	211.518	-88,2%
(=) % EBTIDA	8,50%	38,03%	-77,6%
Margem de Construção	(4.064)	(928)	337,8%
Rateio de Despesas Controladora	6.248	4.292	45,6%
Receita Líquida Arrecadação Tarifa Excedente	277.485	237.543	100,0%
Atualização Monetária Ativo Financeiro	17.738	(304.814)	100,0%
(=) EBTIDA Ajustado	322.315	147.611	118,4%
(=) % EBTIDA Ajustado	111,59%	26,58%	319,8%
(-) Depreciação e Amortização	(12.596)	(20.043)	-37,2%
(=) EBIT	12.312	191.475	-93,6%
(- / +) Resultado Financeiro	(100.519)	(89.072)	12,9%
Receitas financeiras	1.002	1.578	-36,5%
Despesas financeiras	(101.521)	(90.650)	12,0%
(=) Resultado Operacional	(88.207)	102.403	-186,1%
(=) Lucro Líquido Antes do IR (LAIR)	(88.207)	102.403	-186,1%
(-) Imposto Sobre o Lucro	77.164	(101.061)	-176,4%
(=) Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio	(11.043)	1.341	-923,5%

Receita Líquida e Desempenho Operacional

(em R\$ mil)	31/12/2023	31/12/2022	Δ
(+) Receita Bruta	321.933	579.953	-44,5%
Receita de pedágios	335.651	274.211	22,4%
Receita de remuneração do ativo financeiro	(17.738)	304.814	-105,8%
Margem de Construção	4.064	928	337,8%
(-) Tributos	(29.038)	(23.720)	22,4%
Receita Líquida	292.939	556.233	-47,3%
Margem de Construção	(4.064)	(928)	337,8%
Receita Líquida Ajustada	288.875	555.305	-48,0%

Nota: Receita Líquida Ajustada desconsidera o efeito da Margem de Construção.

A receita líquida ajustada de rodovias totalizou R\$ 288,9 milhões no acumulado do período, 48% inferior ao registrado no mesmo período do ano anterior, reflexo da atualização decorrente do reconhecimento do ativo financeiro conforme o 2º termo aditivo do contrato de concessão.



Abaixo segue demonstrativo do volume de arrecadação e tráfego observado pela Companhia no período acumulado de 2023, comparado com o mesmo período do ano anterior.

COMPOSIÇÃO VOLUME DE ARRECADAÇÃO		dez/23	dez/22	Δ%
Arrecadação	R\$	335.651	R\$ 274.211	22,41%
Tráfego de Veículos Equivalentes Passantes		95.563	92.291	3,55%
Veículos Pesados Equivalentes Passantes		66.316	65.050	1,95%
Participação no Tráfego Total		69%	70%	-1,54%
Veículos Leves Equivalentes Passantes		29.248	27.241	7,37%
Participação no Tráfego Total		31%	30%	3,69%
Evasões		853	377	126,26%

A receita de arrecadação em 2023 ficou 22,41% acima do que em 2022, principalmente pelo fato de que com a finalização da vigência do 2º Termo Aditivo, a companhia a partir de 22 de novembro de 2023 passou a registrar no resultado, a integralidade da receita proveniente da tarifa praticada. O impacto dessa classificação foi de R\$ 33.606.

Custos e Despesas Operacionais

Custos Operacionais (em R\$ mil)	31/12/2023	31/12/2022	Δ
(-) Custos e Despesas Operacionais	(244.035)	(325.394)	-25,00%
Custos com Mão de Obra	(50.885)	(37.141)	37,01%
Custos com Operações	(92.864)	(87.986)	5,54%
Custos com Engenharia	(6.707)	(133)	4961,87%
Custos com Conservação	(93.578)	(200.135)	-53,24%
Receitas/ Despesas Operacionais (em R\$ mil)	31/12/2023	31/12/2022	Δ
Receitas/ Despesas Operacionais	(23.953)	(19.321)	-78,83%
(-) Despesas Administrativas	(35.989)	(24.362)	47,73%
Rateio de Despesas Controladora	(6.248)	(4.292)	45,58%
(+) Outras Receitas Operacionais	18.620	14.818	25,66%
(-) Outras Despesas Operacionais	(335)	(5.486)	-93,90%

Os custos e despesas operacionais somaram R\$ 273 milhões no acumulado do período, 16,08 % inferior ao mesmo período do ano anterior. Essa variação se deve ao fato de que no ano de 2023, já com os dados de monitoramento do pavimento, o que permitiu a execução de intervenções mais profundas e estruturais no pavimento (estendendo-lhe a vida útil), cuja característica para alocação financeira foi de CAPEX e ao invés de Opex.

EBIT e EBITDA Ajustados

(em R\$ mil)	31/12/2023	31/12/2022	Δ
(=) EBTIDA	24.907	211.518	-88,2%
(=) % EBTIDA	8,50%	38,03%	-77,6%
Margem de Construção	(4.064)	(928)	337,8%
Rateio de Despesas Controladora	6.248	4.292	45,6%
(=) EBTIDA Ajustado	322.315	147.611	118,4%
(=) % EBTIDA Ajustado	111,59%	26,58%	319,8%
(-) Depreciação e Amortização	(12.596)	(20.043)	-37,2%
EBIT Ajustado	309.719	127.567	-93,6%



Como resultado, o EBITDA ajustado, que exclui efeitos da margem de construção (receita de construção – custo de construção), adiciona o rateio de despesas da controladora e a obrigação contratual de restituição da tarifa excedente, totalizou R\$ 290,3 milhões no acumulado do exercício, representando um aumento de 96,6% em relação ao mesmo período do ano anterior. Essa variação se explica pelos seguintes fatores:

- Receita de arrecadação de 2023 superior a 2022, principalmente pelo fator de que com o fim da vigência do 2º Termo Aditivo, a empresa passou a registrar no resultado a integralidade da Tarifa Praticada;

Os custos e despesas operacionais somaram R\$ 273 milhões no acumulado do período, 16,07 % inferior ao mesmo período do ano anterior. Essa variação se deve ao fato de que no ano de 2023, já com os dados de monitoramento do pavimento, o que permitiu a execução de intervenções mais profundas e estruturais no pavimento (estendendo-lhe a vida útil), cuja característica para alocação financeira foi de CAPEX e ao invés de Opex.

Resultado Financeiro e Lucro (Prejuízo) líquido

(em R\$ mil)	31/12/2023	31/12/2022	Δ
Resultado Financeiro	(100.519)	(89.072)	12,9%
Receitas financeiras	1.002	1.578	-37%
Despesas financeiras	(101.521)	(90.650)	12%
(=) Resultado Operacional	(88.207)	102.402	-186,1%
(=) Lucro Líquido Antes do IR (LAIR)	(88.208)	102.402	-186,1%
(-) Imposto Sobre o Lucro	77.164	(101.061)	-176%
(=) Lucros ou Prejuízos Líquidos do Negócio	(11.043)	1.341	-923,4%

O resultado financeiro apresentou uma despesa 12,9% superior no período acumulado do exercício comparado ao mesmo período do ano anterior, reflexo da principalmente da atualização monetária (IPCA + TIR) da Receita Excedente arrecadada até 21 de novembro de 2023.

No período acumulado do ano a Companhia apresentou um prejuízo líquido do exercício no montante de R\$ (35.540), comparado a um lucro líquido do exercício anterior de R\$ 1.341. O principal impacto para essa variação é que no ano de 2022 registrou-se a receita de atualização monetária acumulada do ativo financeiro no montante de R\$ 304.814, contribuindo para o resultado contábil apurado naquele ano.



Anexos

ATIVO - BALANÇO PATRIMONIAL (R\$ mil)

		<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2022</u>
Ativo circulante			
Caixa e equivalentes de caixa	3	10.165	4.974
Banco conta vinculada	3	8.306	7.312
Clientes e operações a receber	4	37.684	33.181
Impostos a recuperar		281	420
Adiantamentos diversos	5	1.331	1.763
Despesas antecipadas		4.493	2.251
Total do ativo circulante		62.260	49.901
Ativo não circulante			
Depósito judicial		-	-
Impostos e contribuições diferidos	16	75.588	-
Adiantamento - partes relacionadas	6	45.882	45.584
Direitos de Uso		1.499	3.536
Ativo Financeiro	7	1.088.514	1.392.101
Imobilizado		-	109
Intangível	8	153.177	41.370
Outros créditos LP		16	2
Total do ativo não circulante		1.364.675	1.482.702
Total do ativo		1.426.935	1.532.603



Anexos

PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO

		<u>31/12/2023</u>	<u>31/12/2022</u>
Passivo circulante			
Fornecedores		24.619	37.193
Empréstimos e financiamentos	9	190.836	178.752
Arrendamento mercantil		2.072	3.164
Obrigações trabalhistas		8.016	11.591
Obrigações fiscais	10	20.355	17.345
Contas a pagar - partes relacionadas	6	12.145	12.897
Outras obrigações		3.966	45
Total do passivo circulante		<u>262.009</u>	<u>260.987</u>
Passivo não circulante			
Provisões para demandas judiciais	18	9.739	10.895
Empréstimos e financiamentos LP	9	917.980	1.011.518
Arrendamento mercantil LP		145	857
Impostos e contribuições diferidos LP	16	-	8.835
Obrigações Fiscais	10	9.850	1.256
Total do passivo não circulante		<u>937.714</u>	<u>1.033.361</u>
Patrimônio líquido	11		
Capital Social		380.000	380.000
(-) Prejuízos acumulados		(202.498)	(191.455)
AFAC		49.710	49.710
Total do Patrimônio Líquido		<u>227.212</u>	<u>238.255</u>
Total do passivo e patrimônio líquido		<u>1.426.935</u>	<u>1.532.603</u>

Considerações sobre Estimativas

Este documento pode incluir estimativas e declarações futuras e tem por embasamento, em grande parte, nossas expectativas atuais e projeções sobre eventos futuros e tendências financeiras que afetam ou podem afetar os nossos negócios. Embora acreditemos que essas estimativas e declarações futuras encontram-se baseadas em premissas razoáveis, muitos fatores importantes podem afetar de maneira significativa nossos resultados operacionais. Quaisquer considerações futuras, conforme significado previsto no "U.S. Private Securities Litigation Reform Act" de 1995 contemplam diversos riscos e incertezas, e não há garantias de que tais resultados venham a ocorrer.